

IL GIARDINO D'EUROPA

di ANTONIO CEDERNA

LE MANI SUI CAMPI FLEGREI

burro o cannoni?

Autostrade o parchi archeologici? Zone industriali o equilibrio lagunare? Cementifici o giardini pubblici? Raffinerie o spiagge? Lottizzazioni o parchi nazionali? Grattacieli o centri storici? Condomini o foreste? Queste sono ancora purtroppo le rozze alternative, questo il livello a cui sono ancora rimasti (nonostante i relativi progressi compiuti) vasti strati dell'opinione pubblica, « operatori economici » e « uomini di cultura » compresi, quando si tratta di impostare un discorso di pianificazione territoriale. Come se esistesse davvero contrasto tra sviluppo del nuovo e salvaguardia dell'antico e del naturale, come se la stessa civiltà moderna non ci imponesse il rispetto, su scala sempre più vasta, di determinati, insostituibili valori, come se i « beni culturali », « ambientali » non fossero una necessità essenziale alla stessa salute pubblica, all'equilibrio psico-fisico della gente, oltre che, nei loro aspetti più propriamente naturalistici, una garanzia per l'integrità e la difesa del suolo: come se infine, quella serie insensata di *aut-aut* non fosse il risultato, da una parte, dell'incapacità dei pubblici poteri di attuare una politica urbanistica coordinata e, dall'altra, il risultato della lunga, assidua opera di corruzione esercitata dalla propaganda delle for-

ze dell'ignoranza e della speculazione, interessate a incoraggiare il disordine e a creare falsi problemi per poter meglio procedere alla rapina del territorio nazionale.

Valga ad esempio la situazione in cui si trovano i Campi Flegrei, la regione a occidente di Napoli che, per la suggestione dell'epopea omerica e virgiliana, per lo splendore paesistico e naturale, per la varietà degli aspetti geologici, per la straordinaria ricchezza di resti archeologici, costituisce certamente una delle zone di più alto prestigio culturale esistenti in Italia. Basterebbero i nomi di Cuma, Pozzuoli (il maggior porto mercantile di Roma), Miseno (base della sua potenza navale), Baia (la più grande stazione idroterapica dell'antichità e residenza imperiale): in questi campi « ardenti » o « fiammeggianti » per i loro fenomeni vulcanici, per le fonti termali e minerali ribollenti, fra questi crateri inabissati, franati, spenti, trasformati in laghi, nacque la leggenda del lago d'Averno, la tradizione della Sibilla; da qui gli antichi trassero la religione dell'oracolo e dell'oltretomba. Luoghi irti di imponentissimi avanzi di città, impianti militari, terme, anfiteatri, teatri, ville, sepolcri, templi, mercati e palazzi, i Campi Flegrei avrebbero dovuto essere il banco di prova della nostra capacità a conservare e tramanda-

le mani sui Campi Flegrei

re ai posteri quanto costituisce il nostro maggior motivo d'orgoglio di fronte al mondo, del nostro impegno civile a farne un grandioso parco archeologico-naturale, una meta privilegiata per il tempo libero, la ricreazione, l'elevazione spirituale e culturale di masse sempre più grandi di cittadini.

devastazione sistematica

E invece nulla è stato fatto, ovvero tutto è stato fatto nel peggiore dei modi, da parte di chiunque deteneva un qualche potere, in un sommarsi di iniziative contraddittorie e nefaste. Al di là del promontorio di Posillipo quella che era la più bella spiaggia di Napoli, Corchillo, è stata fatta sparire sotto una sinistra concentrazione industriale, installata contro ogni ragionevole criterio di programmazione economica e urbanistica: i fumi e le esalazioni dell'Italider e della Cementir inquinano l'aria, inceneriscono il verde superstito, avvelenano bronchi e polmoni degli infelici abitanti di Fuorigrotta e Bagnoli. Di fronte, l'isola di Nisida: l'accesso è sbarrato (ministero di Grazia e Giustizia), e si minaccia la sua trasformazione in scalo e deposito di cemento. Proseguendo verso Pozzuoli e Baia e oltre, tutto il litorale è trasformato in uno squallido, soffocato agglomerato lineare di edifici e stabilimenti: il centro antico di Pozzuoli è schiacciato dal tavoliere di cemento che ricopre i colli retrostanti, tra cui spiccano oltraggiosi i palazzi e i torrioni dell'Accademia aeronautica.

Alla distruzione dei litorali, si accompagna la rovina e lo sfregio dei monumenti antichi, l'abbandono o il guasto irreparabile di ambienti famosi. Quella rarissima meraviglia che è la fo-

resta dentro il cratere degli Astroni, con le antilopi e i cervi, che potrebbe diventare un'eccezionale attrattiva per la ricreazione popolare, qualora fosse gestita, sorvegliata e conservata in modo adeguato, sopravvive a stento ad attentati di ogni genere, e la Cassa per il Mezzogiorno, che spreca miliardi in opere inutili, non interviene a riscattarla e ad assicurarla permanentemente al patrimonio pubblico. A Pozzuoli hanno costruito un quartiere fin sull'orlo della Solfatara (a dispetto, pare, perfino di norme borloniche): l'antifratro è soffocato su ogni lato, i ruderi del «tempio di Diana» appaiono conservati in scatola, serrati come sono in un pozzo di condomini. A Lucrino, monumentali stazioni di servizio sorgono lungo il lago dove fu trucidata Agrippina, mentre l'edilizia sale convulsa all'assalto del Monte Nuovo, intaccando lo splendido manto di pini che lo ricopre. Affacciamoci al lago di Averno, dove gli antichi poseo l'entrata agli Inferi: in questo luogo prodigioso, il cui fascino si salva solo se viene mantenuto intatto l'equilibrio fra specchio d'acqua, rive e pendici verdi, un grottesco nuovo albergo sorge sul ciglio del cratere, dopo aver distrutto abusivamente un rudere romano: in basso altri edifici si incastrano tra i resti del cantiere di Agrippa, mentre da più parti si auspica la costruzione di una disastrosa strada lungolago.

lottizzato Virgilio

Più avanti, le Terme di Baia sono oppresse da nuove costruzioni, i colli massacrati dalle cave di pozzolana: ma il peggio ci attende a Miseno, la cui delicatissima topografia archeologica e naturale rischia di scomparire totalmente. 1) Ville costruite sulla punta Sarparella che chiude il porto a sud, a ridosso dei ruderi del teatro romano, una delle quali appartiene a un ex ministro della Marina Mercantile, con privatizzazione di un pezzo di costa demaniale (?). Altre case sono state costruite sul versante opposto della Punta, sopra ai ruderi del Collegio dei sacerdoti di Augusto. 2) Occupazione



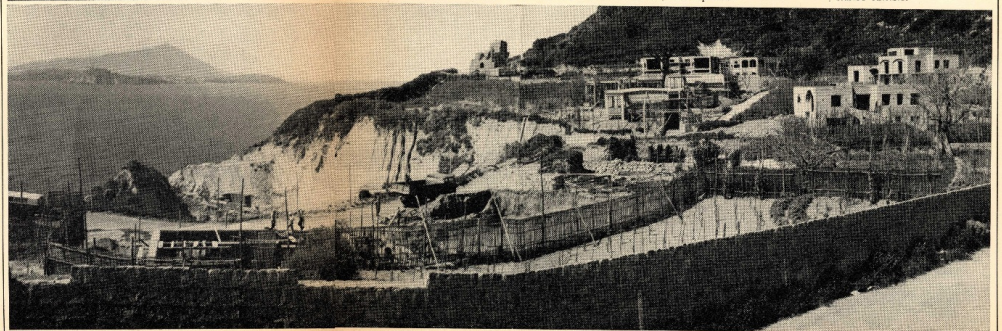
I Campi Flegrei, uno dei più straordinari comprensori archeologico-naturali d'Italia, si trovano in un indesiderabile stato di abbandono e di disordine edilizio, per l'incoscienza dei responsabili e l'inerzia dell'opinione pubblica. Da parte degli enti di cultura è iniziata una campagna per il loro riscatto, suscitata da due fatti, recenti e clamorosi: la lottizzazione di Capo Miseno e la minacciata distruzione della

via Campana antica da parte di una nuova autostrada.

In alto a sinistra: i monumenti in gabbia; ecco come si presenta il cosiddetto «tempio di Venere» delle Terme di Baia, isolato dal complesso, in un ambiente degradato e sudicio.

Sopra: lo stato di abbandono della via Campana antica e dei suoi sepolcri.

Sotto: la lottizzazione di Capo Miseno, dove gli antichi faroleggiano dei Campi Elisi e Enea seppellì Pirato Miseno. Il comune di Bagnoli e la soprintendenza di Napoli sono i responsabili di questo sfregio irreparabile. Anche i promontori, il porto, il lago interno, ricchi di ruderi antichi, sono stati o stanno per essere sottoposti a micidiali iniziative edilizie.



le mani sui Campi Flegrei

delle spiagge del porto e del già degradato lido di Miniscola da parte di installazioni della Marina e stabilimenti di altre forze armate (o che fosse anche ai tempi di Agrippa non era un porto militare? non è questa la « continuità » della storia?).
3) Lottizzazione dello stesso Capo Miseno, tra il faro e la torre aragonese, in bella unità d'intenti fra il comune di Bacoli e la Soprintendenza ai monumenti: enormi sbancamenti, una dozzina di ville privatizzano l'accesso al mare, e scioncano un luogo consacrato dal mito e dalla storia, dove gli antichi favorivano gli antichi favoreggiarono dei Campi Flegrei, dove Enza seppellì l'Paralido Miseno.
4) Proliferazione di edifici lungo il lago interno, dove Caronte traghettava le anime dei trapassati, fino a compromettere l'ambiente della « Piscina Mirabilis », il colossale serbatoio di acqua per la flotta romana. A compir l'opera, ora si vorrebbe fare di Miseno un « porto turistico », cancellando cioè sotto molli, alberghi, attracci, depositi di carburante, nuove strade di accesso, condomini eccetera proprio quello che del turismo, in un luogo come questo, dovrebbe essere la ragione essenziale e la materia prima.
Il disordine continua a nord intorno alla laguna costiera (Lago di Fusaro): spiagge privatizzate, ferrovia e depositi ferroviari, caserme eccetera, mentre vaste lottizzazioni sono in progetto. A Cuma, gli scavi sono chiusi da due anni (« temporaneamente », dice il cartello), per via di qualche dissesto, per riparare il quale mancano fondi e volontà: è così che si incrementa il turismo. A poca distanza dall'Arco Felice, il magnifico fornice che taglia la collina, nuovi edifici spuntano nel verde. Proseguendo ancora verso nord, un'interminabile verminaia edi-

lizia lungo il lido di Licola devastata pinete, duna e spiaggia. L'unico tratto libero è quello nei pressi di Cuma: perché lì si scaricano in mare le fagne di Napoli.

le ruspe e la necropoli

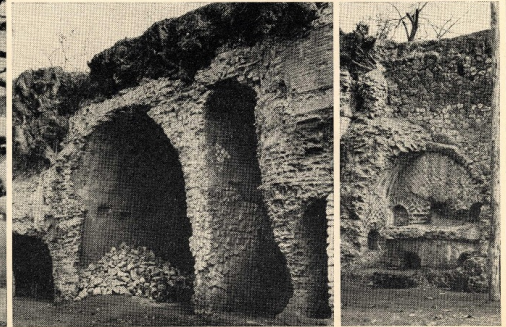
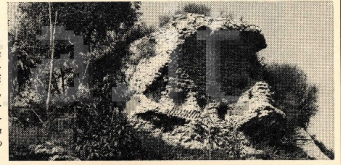
Non c'è mai stata, come si vede, la minima idea generale di come organizzare questo territorio (il vergognoso piano regolatore di Napoli del 1958 prevedeva l'indiscriminata urbanizzazione delle sue zone più delicate). A dimostrare la mancanza anche della più elementare iniziativa di conservazione strettamente archeologica basterà osservare che, su 6.000 ettari, solo 34 (trentaquattro) sono demaniali, in uso alla Soprintendenza alle antichità di Napoli. E' il risultato della nota, clamorosa carenza della nostra legislazione, della macchinosa delle procedure di esproprio e di acquisto, per cui sembra non esistere possibilità di salvaguardia preventiva del patrimonio archeologico, emergente o sepolto. I vincoli possono essere opposti solo se viene fornita una documentazione minuziosa dell'interesse storico del monumento, il che è possibile solo in seguito a un'esplorazione sistematica, il che esige la disponibilità del terreno, la quale è possibile solo se si procede all'esproprio, per il quale mancano regolarmente i fondi. Un circolo vizioso, per cui di norma ci si limita a vincolare singole particelle con ruderi affioranti (la « cosa » d'interesse storico-artistico, come dice la vecchia legge), salvo poi vedersi respinta la richiesta per « insufficiente motivazione »: quando si ottiene l'esproprio, occorre che il terreno venga immediatamente scavato, pena la retrocessione al proprietario (così rischia di essere perduta per sempre la zona a sud delle Terme di Baia; così, per mancato esercizio del diritto di prelazione non ha potuto essere espropriata la zona del Foro di Cuma). Peggio ancora quando si tratta di acquisti: la pratica per il cosiddetto tempio di Diana a Baia è in corso da ventisei anni. Così stando le cose, una nuova



Uno dei nuclei archeologici più insigni dei Campi Flegrei è rappresentato dalla via Campana, nei pressi di Pozzuoli, secondo solo alla romana via Appia Antica. Il tracciato della nuova autostrada napoletana, detta « tangenziale est-ovest », in avanzato corso di costruzione, la investe in pieno con un grosso e assurdo svincolo, che maciulla per un raggio di parecchie centinaia di metri ruderi, monumenti, sepolcri.



Nelle foto, alcuni aspetti della Via Campana Antica; il lastico è perfettamente conservato, gli avanzi dei monumenti funerari, i mausolei, i columbari. Un rilievo archeologico condotto dagli archeologi di Italia Nostra ha accertato la presenza di almeno 240 monumenti antichi.



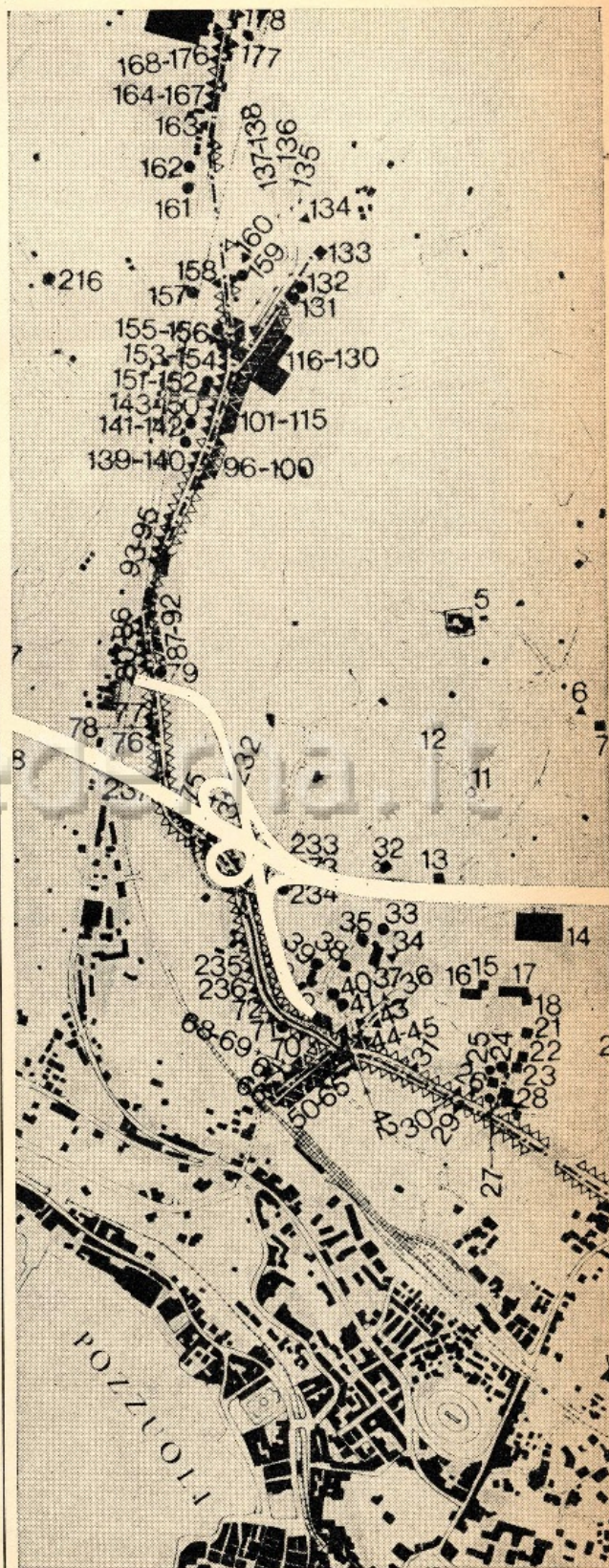
le mani sui Campi Flegrei

minaccia è venuta da vario tempo a gravare su uno dei nuclei archeologico-paesistici più straordinari dei Campi Flegrei: la via Campana antica nei pressi di Pozzuoli, seconda solo, per ricchezza di monumenti, alla romana via Appia Antica. La minaccia è rappresentata dalla nuova autostrada nota come « tangenziale est-ovest », da tempo approvata dall'Anas, e ora in avanzato corso di costruzione da parte di una società dell'Iri (l'Infrasud): un'autostrada urbana a pedaggio di una ventina di chilometri che, partendo dalla Domiziana nei pressi del lago d'Averno, attraversando i Campi Flegrei, aggirando le pendici del Vomero e tagliando la conca di Capodimonte, dovrà assicurare un rapido collegamento tra la parte occidentale e quella orientale del comprensorio napoletano, per innestarsi nella grande viabilità nazionale (autostrade del Sole, per Salerno, Bari eccetera), alleggerendo nel contempo il traffico locale di Napoli. Lasciamo da parte, (poiché ormai la scelta è fatta), tutte le perplessità che l'iniziativa ha sollevato, tutti gli errori del suo tracciato (è un intervento di settore che ignora i complessi problemi urbanistici del territorio attraversato, e quindi favorisce l'ulteriore urbanizzazione-speculazione ai suoi lati; si svolge parallela alla costa nei Campi Flegrei anziché dirigersi nell'interno, come sarebbe stato più logico, sovrapponendo il traffico veloce e pesante a un traffico che dovrebbe essere prevalentemente turistico; distrugge gli ultimi grandiosi comprensori verdi di Napoli, confermando le distorte previsioni del suo piano regolatore-fantasma, anzi sanzionandone alcune fra le peggiori, come capita con l'assurdo svincolo Capodimonte-Montedonselli, fortunatamente stralciato dal consiglio superiore dei Lavori Pub-

blici; sostituisce e rimanda sine die quella che sembra l'unica soluzione del traffico napoletano, la costruzione di una razionale rete di metropolitana, e via dicendo): lasciamo tutto questo da parte, e vediamo cosa dovrebbe succedere con la via Campana. Dovrebbe succedere (usiamo il condizionale perché il sinistro può essere ancora evitato) semplicemente questo: il massacro della via Campana, dei suoi ruderi e del suo ambiente naturale, grazie a uno svincolo micidiale incastrato proprio nella zona più folta di ruderi della via. Il tronco autostradale passa a volo radente sopra di essa, gli snodi coi loro sbancamenti e terapieni maciullano i mausolei per un raggio di 3-400 metri, la strada di immissione da e per Pozzuoli si infila direttamente nel tracciato antico facendone saltare, oltre ai ruderi, l'originaria e perfettamente conservata pavimentazione. Si ignora, ma bisognerebbe saperlo, il nome della bella mente che ha materialmente disegnato questo tracciato; si sa invece che esso non ha suscitato nessuna opposizione da parte degli organi preposti alla tutela. Ulteriore conferma dell'inefficienza di questi, e della mentalità che ispira da sempre gli enti costruttori di strade, per i quali si tratta solo di eseguire « nastri stradali », indipendentemente da qualsiasi considerazione urbanistica, paesistica, naturalistica, ambientale, come se l'Italia fosse il deserto, come se una strada fosse solo un'opera di tecnica ingegneresca, e non una complessa e integrata infrastruttura territoriale.

l'impegno dell'Iri

E' intervenuta una parte della stampa, è intervenuta « Italia Nostra ». Le ruspe erano arrivate a trecento metri dalla via, allorché l'Iri ha avuto le prime perplessità. I lavori sono stati fermati, un'équipe di archeologi guidata da Lorenzo Quilici ha eseguito in pochi giorni, a cura e spese di « Italia Nostra », un dettagliato rilievo della consistenza archeologica della zona (nessuno ci aveva mai pensato prima!). Rilievo aerofotogram-

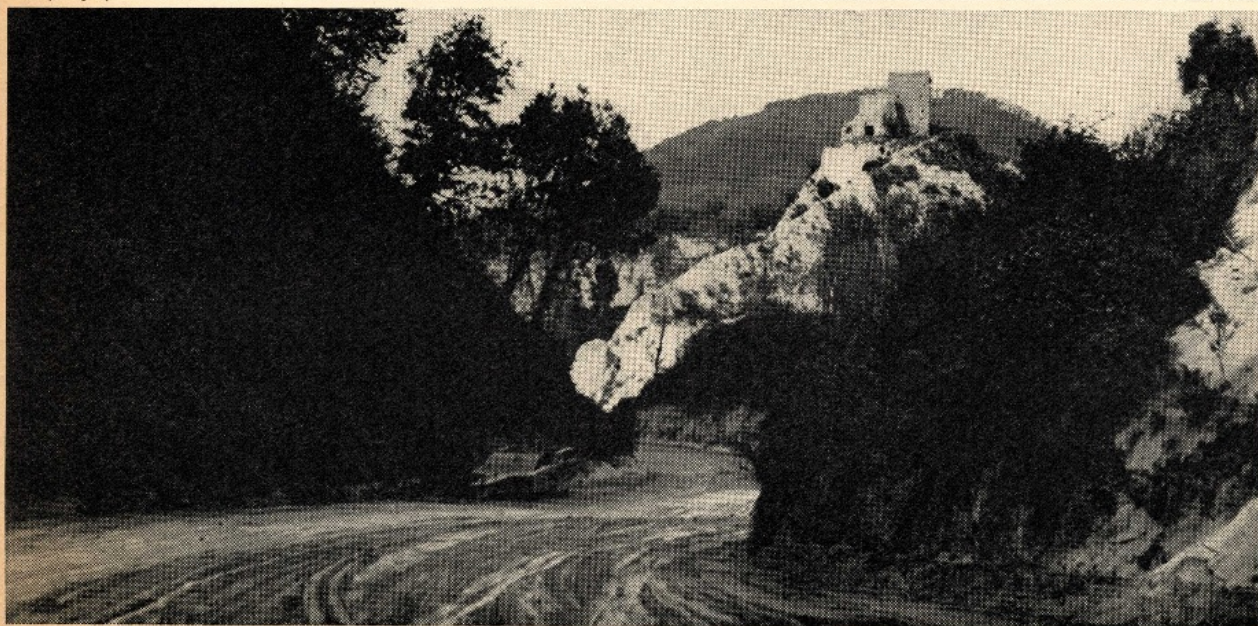


Nel disegno a sinistra: rilievo archeologico della via Campana Antica, eseguito da un'equipe di archeologi, guidati da Lorenzo Quilici, per conto di Italia Nostra. I numeri indicano i ruderi accertati e descritti (che ammontano a 240): vi è segnato il tracciato della tangenziale, che avrebbe distrutto per largo raggio i ruderi e annientato l'unità ambientale della via.



Nelle foto a destra e sotto: i lavori della tangenziale sono arrivati a poche centinaia di metri dalla via Campana, sconvolgendo ambiente e orografia. Di fronte alla documentazione dell'enorme importanza archeologico-paesistica della zona, i tecnici dell'Iri (Infrasud) hanno arrestato i lavori, e si sono impegnati a modificare radicalmente il tracciato, eliminando lo svincolo, e quindi evitando la distruzione della via. Non capita spesso che i costruttori di strade accolgano le ragioni della cultura. Si ha dunque ragione di credere che almeno questo scempio verrà evitato.

le fotografie sono di Renato Bazzoni



le mani sui Campi Flegrei

metrico, planimetrie al 10.000, relazione illustrativa, trecento fotografie: è risultato che i ruderi accertati lungo quattro chilometri di via Campana sono 240! Qualsiasi ragazzino chiamato a controllare il progetto — è detto nella relazione — avrebbe constatato come fosse assurdo scaricare il traffico di un'autostrada su un viottolo largo tre metri, ancora col suo lastricato di massi basaltici d'età romana e chiuso su entrambi i lati da una quinta continua di sepolcri monumentali. Cosa mai avrebbe impedito di progettare lo svincolo invece che sull'antica, sulla Campana nuova, che le corre parallela più ad occidente, oltre la ferrovia?

La straordinaria eloquenza del rilievo archeologico e della relativa documentazione fotografica (in Italia i monumenti vengono di regola « scoperti » e segnalati all'opinione pubblica nell'atto in cui ci si accinge a distruggerli) ha avuto un salutare effetto di choc sui responsabili dell'Iri. Dopo ripetuti contatti con gli archeologi e con gli esponenti di « Italia Nostra », essi si sono formalmente impegnati a modificare radicalmente il tracciato della tangenziale, eliminando lo svincolo dalla necropoli, allontanando di molto gli innesti, in pratica riducendo l'incontro tra via Campana e autostrada a un semplice sovrappassaggio nel punto che, dopo altri sopralluoghi, risulterà essere il meno negativo agli effetti paesistici. Non dubitiamo della serietà dell'impegno: anzi, considereremo una data fausta il 17 gennaio del 1969, giorno in cui esso è stato manifestato dall'Iri: non capita spesso (e basterebbe citare la sordità normalmente dimostrata da Eni, Enel, Anas, eccetera) che le ragioni della cultura vengano rispettate dagli enti pubblici che

agiscono sul nostro territorio. Può essere questo l'inizio di un diverso indirizzo che risparmi in avvenire altri madornali errori. (Tra i tanti si presenta subito il caso di Sibari).

per la dignità del nostro paese

E può essere anche un ammonimento, un invito, una sveglia per i nostri addormentati custodi del patrimonio storico-artistico, per gli amministratori locali, per i politici distratti o complici del disordine, per i vari ministeri « competenti », affinché l'intero problema dei Campi Flegrei venga finalmente affrontato nel suo insieme. La loro « importanza archeologica, storica e naturale è valore essenziale per la scienza, per l'arte, per la tradizione storica e per la stessa dignità del nostro paese », dice un voto recente dell'Accademia nazionale dei Lincei che, insieme all'Accademia di archeologia, lettere e belle arti di Napoli, invita le autorità competenti ad intervenire tempestivamente per « evitare danni irreparabili e lesivi del buon nome della Nazione ». Le sezioni di « Italia Nostra » di Napoli e Pozzuoli sono da tempo al lavoro, stanno approfondendo la conoscenza dei vari aspetti del comprensorio, e organizzeranno una mostra fotografica e un convegno nei prossimi mesi: sarà l'occasione offerta alle autorità per scuotersi dal letargo. Per i Campi Flegrei è urgente la redazione di un « piano stralcio » come è stato fatto per l'area sorrentino-amalfitana: e si dovrà presumibilmente giungere ad una legge speciale che precisi confini, gradi di protezione, espropriazioni eccetera, per farne finalmente quel grande parco archeologico-naturale che tutte le persone ben nate auspicano. E' un problema di politica meridionalistica, un problema di civiltà che dovrebbe interessare urbanisti, sociologi, economisti. Non si vive di sole autostrade e di soli nuclei di industrializzazione.

Antonio Cederna

ABITARE PRINTED IN ITALY

Direttore responsabile Piera Peroni.
Autorizzazione Tribunale di Milano n. 5714 del 30-10-1961.
Stampa: P.E.C. Clichés Bassoli. Carta patinata: Ferdinando Dell'Orto.
Milano, finito di stampare il 10-2-1969.